

Die Frühjahrs-kollektion ist da

In der Autowelt ist es fast wie in der Mode. Die neue Kollektion steht schon Monate vorher fest. Der neue Trend: Wieder die E-Mobile!



Mit dem ID.3 bricht Volkswagen in eine Ära auf. Der Kompaktwagen mit dem E-Antrieb ist ähnlich revolutionär wie seinerzeit der Golf

VON GUIDO GLUSCHITSCH

► Mit der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt, besser bekannt als IAA, steht nun endgültig fest, mit welchen Fahrzeugen die Hersteller um unsere Gunst kämpfen. Ein Trend zeichnet sich dabei klar ab, nämlich der hin zur E-Mobilität. Der Volkswagen-Konzern, der die IAA zu einem Schaulaufen nutzte, setzt dabei auf die volle Elektrisierung der Autos, während sich BMW etwa in einem ersten Anlauf vor allem auf Hybride konzentriert. Doch die Richtung ist dort wie da die gleiche. Und das hat auch einen guten Grund.

Nächstes Jahr müssen die Autohersteller ihren Flottenverbrauch dramatisch reduzieren. Und das geht eben am besten mit E-Autos. Nicht nur weil deren Emissionen mit Null angenommen werden, sondern auch weil sie in der Verbrauchsstatistik gleich doppelt zählen. Man wird uns die E-Autos 2020 also richtig schmackhaft machen. Was auch gar nicht so schwer ist, wenn wir

uns die beiden Superstars der IAA einmal genauer anschauen. Beide stammen übrigens aus dem VW-Konzern. Der eine wird versuchen, dem Golf den Rang abzulaufen, wie seinerzeit der Golf dem Käfer. Der andere ist eine Demonstration, wie gut der E-Antrieb zu einem luxuriösen Supersportwagen passt.

Die IAA-Superstars: VW ID.3 und Porsche Taycan

Der eine, das ist der VW ID.3, ein kompakter Wagen mit E-Antrieb im Heck und einer kurzen Schnauze. Er schaut richtig gut aus, zeigt ein neues Design und soll damit wohl die Wende im Konzern unterstreichen. Neben dem neuen Erscheinungsbild setzt Volkswagen auf

zwei andere – wohl sehr entscheidende – Säulen. Die eine ist ein praxistauglicher Antrieb mit ordentlich Leistung und viel Reichweite, die andere ist ein kämpferischer Preis. 150 kW (das sind 204 PS, für jene die noch gerne in Schilling umrechnen) leistet der E-Motor, angetrieben wird die Hinterachse, und damit hält auch wieder mehr Fahrspaß Einzug bei VW. Wir erinnern uns an die goldene Regel der Fahrdynamik: Vorne wird gelenkt, hinten angetrieben. Damit fallen die leidigen Antriebseinflüsse an der Lenkung endlich wieder weg. Wer sich Sorgen macht, damit im Winter Probleme zu kriegen, sei beruhigt. Die Elektronik ist heute so weit, dass man selbst auf Eis keine Traktionsprobleme haben wird.

Bis jetzt waren E-Sportler Menschen, die sich an Spielkonsolen die Zeit vertrieben haben. Das wird sich ändern, wenn Porsche mit dem 680 PS starken Taycan auf dem Markt ist



Fotos: Volkswagen AG, Porsche/Christoph Bauer/Wagnereiche - www.wagnereiche.com

Reichweitenprobleme wird es auch nicht geben. VW bietet drei unterschiedliche Akkugrößen an, mit denen Distanzen von 330 bis 550 Kilometer (nach WLTP: „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“; neues, weltweit harmonisiertes Testverfahren für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) zurückgelegt werden können. Und obwohl der ID.3 von der Größe genau in der Liga des Golf spielt, wird er innen ein besseres Platzangebot haben. Das alles noch dazu zu einem echt spannenden Preis. Der steht zwar noch nicht bis auf die letzte Kommastrichstelle fest, angepeilt sind aber einmal 30.000 Euro. Kein Wunder also, dass die erste Edition des ID.3, von der 30.000 Stück gebaut werden, schon einmal reserviert ist.

Um die Verkaufszahlen des ersten rein elektrisch angetriebenen Serien-Porsche müssen wir uns auch keine Sorgen machen – und damit zum zweiten Star der IAA –, selbst wenn der in der 500 kW (680 PS) starken Variante 156.153 Euro, in der 560 kW-Version (761 PS) 189.702 Euro kosten wird. Kenner haben es sofort gewusst, die Rede ist hier vom Taycan. Der schnittige Sportler passt vom Design her perfekt zu Porsche, hat eine Reichweite von über 400 Kilometern und die Fahrdynamik wird wohl für hohe Pulsfrequenzen sorgen. Der Taycan startet schon früh im Jahr 2020, für den ID.3 werden wir uns aber wohl bis zum Sommer gedulden müssen.

Chinas rollendes Display

Noch länger wird es dauern, bis wir den Elektro-SUV Byton M-Byte kaufen können. Byton sagt Ihnen nichts? Keine Sorge. Der Autohersteller aus China hat in Frankfurt die Lücke genutzt, welche Italiener, Franzosen und viele Japaner aufmachten, weil sie schlicht nicht auf der IAA erschienen. Die Blüte der Automessen ist im Internet-Zeitalter wohl vorbei – außer man nutzt die Bühne für ein erstes großes Lebenszeichen. Und groß, das ist nicht nur der SUV, den Byton nach Frankfurt brachte, groß ist auch das 48-Zoll-Display im Cockpit – mit dem sich der Kreis zum Internet

Byton ist ein Hersteller aus China, der mit seinem Elektro-SUV M-Byte den europäischen Markt erobern will



dann doch wieder schließt. Der M-Byte soll 2021 ab rund 45.000 Euro zu haben sein. Das Einstiegsmodell hat einen Hinterradantrieb mit 200 kW (272 PS) und eine Reichweite von 360 Kilometern, es wird aber auch einen Allradler mit 460 Kilometer Reichweite und einem weiteren 150-kW-Motor auf der Vorderachse geben. Wer sich in Geduld übt, wird gut daran tun, denn dieses Auto ist nicht das erste, dem man seit Jahren nachsagt, der Vorreiter zu sein, mit dem die Autobauer aus China den europäischen Markt übernehmen wollen. Dieser Prognose haben die eher konservativen Autokunden schon mehr als einmal einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Konservative Bayern schicken E-Mini vor

Eher konservativ gab sich auf der IAA auch BMW. Die haben zwar mit dem i3 schon seit Jahren einen erfolgreichen Stromer auf dem Markt – der nun angeblich eingestellt wird – und sind führend, was den E-Roller-Bereich betrifft – zumindest was die Performance und das Hand-

Der neue BMW 1er (oben) hat einen Vorderradantrieb, der Concept 4 zeigt dafür, wie auch eine große Niere eine schöne Front machen kann

ling angeht. In Frankfurt präsentierten sie aber kein reines E-Serien-Auto, dafür einen neuen Prototyp eines Wasserstofflers und den Showcar Concept 4. Außerdem stand bei BMW der neue X6, der vor allem wieder groß und teuer ist. Die Preispalette beginnt bei 84.250 Euro. Zur Auswahl stehen zum Marktstart, der noch heuer im November sein wird, zwei Diesel mit 265 und 400 PS sowie zwei Benziner mit 340 und 530 PS.

Auf der anderen Seite des Portfolios finden wir den neuen BMW 1er. Auch der ist mit einem Ab-Preis von fast 30.000 Euro nicht gerade ein Schnäppchen. Das ist nicht das Einzige, was uns den kalten Schauer über den Rücken laufen lässt. Der 1er hat jetzt einen Vorderradantrieb. Wie BMW schon mit



► Autoneuheiten



Mini startet mit seinem ersten E-Auto. Dabei bleibt das Design bekannt, nur der Antrieb wird moderner



In Zukunft werden Smart rein elektrisch angetrieben sein. Auf der IAA stand bereits das Facelift-Modell



Ford belebt den Namen Puma neu. Diesmal ist er aber kein Sportcoupé, sondern ein handlicher SUV

► allen Minis bewiesen hat, schaffen sie es auch, den Langweierantrieb knackig hinzukriegen. Dass manch eingefleischter BMW-Fan nun dem 1er den Rücken kehren wird, werden die Münchner verkraften, denn bei der anderen Tür werden, wie auch beim 2er Active Touring, dem ersten Frontriebler der Mar-

Autos von BMW. Schauen wir nämlich über den Tellerrand der Kernmarke BMW hinaus, dann finden wir den neuen vollelektrischen Mini. Die Münchner schicken also die Trendtochter vor, um mit dem Mini Cooper SE die E-Mobilität weiter zu erobern. Der E-Mini startet im März ab 32.950 Euro, er schafft 235 Kilometer Reichweite (WLTP) und hat einen 135 kW, 184 PS starken Antrieb.

Auch bei Daimler darf die Tochter durchstarten

Ähnlich verhält es sich ja bei Daimler. Während die Marke Mercedes-Benz

Schon mit „Spannung“ wird der Honda e! erwartet. Er wird einen Heckantrieb haben und unter 35.000 Euro starten



ke, neue Kunden in die Verkaufshallen stürmen.

Und wenn wir schon bei Mini sind, dann müssen wir eine eben erst getroffene Aussage gleich wieder relativieren – nämlich die der Elektrifizierung der

eher auf Plug-in-Hybride in der Breite setzt und eher vorsichtig mit rein elektrischen Antrieben startet – da haben wir den EQC, und in Frankfurt stand mit dem EQS eine Studie der neuen E-S-Klasse, wenn wir es stark vereinfachen wollen –, darf die deutlich jüngere Tochter Smart vollelektrisch durchstarten. Da kommt Anfang 2020 sogar schon das Facelift der E-Smarts.

Opel hat dem Astra nicht nur ein Facelift angegediehen lassen, sondern auch die Antriebspalette überarbeitet. Jetzt gibt es den stärksten Benziner mit CVT-Getriebe

Sowohl als Zweisitzer Fortwo als auch als viersitzige Kleinwagen Forfour hat der Smart EQ in ersten Testfahrten schon bedingungslos unser Herz erobert. Jetzt wird er eben noch fescher.

Ford forciert die Hybriden

Das kann man vom neuen Puma nicht behaupten. Bevor Sie sich jetzt angewidert abwenden, weil Ihnen das Sportcoupé von Ford, das Ende der 1990er-Jahre auf den Markt kam, viel zu rund, niedlich und unpraktisch war, sollten Sie warten. Denn der neue Puma ist so etwas wie das genaue Gegenteil. Er ist ein SUV. Lediglich die Größe und damit die Plattform, auf der er basiert, bleiben gleich – er baut auf dem Ford Fiesta auf. Er wird einen Mild-Hybrid-Antrieb mit 125 bis 155 PS haben und ebenfalls 2020 starten. Er ist ein Fingerzeig dafür, wie Ford seine Antriebspalette überarbeitet. In der ersten Reihe werden jetzt einmal alle Spielarten von Hybriden stehen. Nicht nur im Pkw-Bereich, sondern auch bei den Nutzfahrzeugen. Bei Letzteren übernimmt ja Ford die Federführung in der neuen Zusammenarbeit mit VW. Dafür werden die Kölner wohl auch bald den modularen Elektro-Baukasten von VW nutzen können, auf dem der eingangs erwähnte ID.3 steht.

Die Elektriker von Honda und Opel

Noch einen kleinen Elektriker haben wir in Frankfurt gesehen, den Honda e!. Er ist nicht einmal vier Meter lang, in seiner Basisversion ebenfalls ein Hecktriebler, wird aber auch als Allrad gebaut. Die Reichweite wird bei über 200 Kilometern liegen, die Preise starten bei knapp unter 35.000 Euro. Marktstart ist im Frühsommer.





Der neue Land Rover Defender hat nun eine selbsttragende Karosserie, soll aber im Gelände noch besser sein als sein legendärer Vorgänger

Ein bisserl früher noch wird Opel seinen Corsa-e bringen. Er hat bis zu 330 Kilometer Reichweite, 100 kW, also 136 PS, und startet knapp unter 30.000 Euro. Schon jetzt ist das Facelift-Modell des Astra bei den Händlern. Für ihn gibt es nur noch Drei-Zylinder-Motoren, die meisten handgerührt, nur den stärksten Benziner und Diesel auch mit Automatikgetriebe. Beim Benziner greift Opel erstmals zu einem stufenlosen CVT-Getriebe. Doch das ist ausnahmsweise kein Grund, sich abzuwenden. Ganz im Gegenteil. Es ist fast schon ein Wunder, wie der dreibeinige Astra mit dem für unsereins eher unkonventionellen Getriebe fährt. Sollten Sie in der Liga nach einem neuen Auto schielen, legen wir Ihnen dringend ans Herz, den Wagen Probe zu fahren.

Die (Gelände-)Fahrt in die Neuzeit

Und wenn wir schon bei den konventionell angetriebenen Fahrzeugen sind, dann darf in dieser losen Aufzählung

einer ganz bestimmt nicht fehlen: der neue Land Rover Defender. Eigentlich ist es ja ein Ding der Unmöglichkeit, ein derartiges Fahrzeug, das fast unverändert über eine gefühlte Ewigkeit Menschen begeisterte, in die Neuzeit zu führen. Andererseits hat Mercedes-Benz mit dem G schon mehrmals gezeigt, dass auch diese Aufgabe zu bewältigen ist. Während bei Daimler der G immer nur sehr vorsichtig überarbeitet wurde, hat Land Rover einen richtig großen Schritt gemacht. Das Design ist modern, auch wenn der Defender immer noch eher boxig daherkommt. Doch die Kanten wurden alle gebrochen. Mehr noch. Der Defender steht nun nicht mehr auf einem Leiterrahmen, sondern hat wie die SUVs eine selbsttragende Karosserie. Im Gelände wird er aber vermutlich noch deutlich besser sein als sein Vorgänger.

Die ersten Fahrzeuge erwarten die Händler im Frühjahr 2020. Die ersten Preise gibt es übrigens schon. Der 110er,

also der Lange, wird ab 65.700 Euro die Seiten wechseln, der 90er, also der Dreitürer, startet etwas später, vermutlich noch unter 60.000 Euro. Zur Auswahl stehen zwei Diesel mit 200 und 240 PS, ein Benziner mit 300 PS und ein Mild-Hybrid mit 400 PS. Konzernschwester Jaguar war übrigens nicht auf der IAA. Aber gut, die haben mit dem Elektro-SUV iPace ja schon 2019 die Konkurrenz vor sich hergetrieben. Da kann man sich leicht eine Messepause gönnen.

6



NEUER CITROËN BERLINGO KASTENWAGEN



CITROËN JUMPY

CITROËN JUMPER

CITROËN PRO

EIN GUTER KASTENWAGEN IST WIE EIN GUTER HANDWERKER: ER KANN EINFACH ALLES.



BERLINGO KASTENWAGEN:
AB € 11.990,- NETTO

INKL. EURO 6D TEMP MOTOR,
RADIO MIT BLUETOOTH,
SCHIEBETÜR, RESERVERAD
UND KLIMAAANLAGE